Deutscher Bundestag **Drucksache 19/6942**

19. Wahlperiode 10.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Bleck, Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/6386 –

Brand im ICE 511 auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main bei Dierdorf

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 12. Oktober ereignete sich auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main bei Dierdorf ein Brand im ICE 511. Dabei brannten die Wagen 31 und Wagen 32 aus. Zudem kam es zu Beschädigungen der Gleise und Oberleitungen. Mit fünf leichtverletzten Passagieren ging der Brand glimpflich aus. Der Bahnverkehr auf der Strecke war über Wochen stark eingeschränkt.

Recherchen von „Report Mainz“ ergaben, dass es in der Vergangenheit auf dieser Strecke wiederholt zu Bränden gekommen sei. Laut Bahnexperte Markus Hecht gebe es zu wenige Züge für die sehr hohen Leistungsanforderungen auf dieser Strecke. Deshalb würden „Züge mit Schäden auf diese Strecke geschickt“ (Report Mainz: Kritik an Bahn nach ICE-Brand in Montabaur. Pressemitteilung, 6. November 2018). Hecht verdächtigt die Bahn, beim verunfallten ICE 511 das Buchholzrelais überbrückt zu haben. Darauf würden Zeugenaussagen, die eine Explosion im Kühlkreislauf des Transformators nahelegen, hinweisen. Mehrere Lokführer bestätigten das, da sie selbst ICE-3-Züge gesteuert hätten, bei denen eines der Buchholzrelais überbrückt worden sei.

Allerdings sei nach dem Kenntnisstand eines Sprechers der Deutschen Bahn AG eine Überbrückung bei ICE-3-Zügen nicht vorgekommen. Im Unterschied zu ICE-1- und ICE-2-Zügen sei dies in den Wartungsprozessen nicht vorgesehen (ebd.). Darüber hinaus weist die Bahn die Recherchen von „Report Mainz“ als „Spekulationen“ zurück. Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen von Experten der Bahn könne eine Überbrückung des Buchholzrelais definitiv ausgeschlossen werden. Zudem habe der Feuerwehrinspekteur des Landkreises Neuwied die Abläufe und Prozesse an der Brandstelle mehrmals öffentlich positiv bewertet (Deutsche Bahn AG: DB weist Spekulationen zu Brandursache bei ICE 511 zurück. Pressemitteilung, 6. November 2018).

Dieser betonte jedoch, dass die Einsatzkräfte bereits elf Minuten nach Alarmierung an der Brandstelle eintrafen, während der Notfallmanager 40 Minuten benötigte. Daher habe es 45 Minuten gedauert, bis die Oberleitung durch den Notfallmanager geerdet wurde und die Einsatzkräfte mit dem Löschen beginnen konnten (Report Mainz: Kritik an Bahn nach ICE-Brand in Montabaur. Pressemitteilung, 6. November 2018). Dies steht im Widerspruch zum Notfallmanagement der Bahn. Ihr Streckennetz hat sie in Notfallbezirke eingeteilt, in denen

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 8. Januar 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

jeweils „24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche“ ein Notfallmanager bei Notfällen innerhalb von maximal 30 Minuten zur Verfügung stehen soll (Deutsche Bahn AG: Mitwirkung bei Gefahrenabwehr: Das Notfallmanagement. 2010, S. 2).

Neben den widersprüchlichen Angaben von Bahnexperten, Lokführern und Bahn zur Wartung von ICE-3-Zügen wirft auch das Notfallmanagement der Bahn weitere Fragen auf.

1. Welche ICE-3-Züge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2002 mit welchen Schäden im Bereich von Hochspannungs- und Leistungselektrik, Antrieb, Bremsen, Achsen bzw. Rädern bzw. Drehgestellen, Türen, Zugsicherung oder anderen sicherheitsrelevanten Einrichtungen auf die Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main geschickt (bitte nach Datum, Zug, Wagen und Art des Schadens bzw. der Schäden aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/6201 verwiesen.

2. Wie viele verschiedene ICE-3-Züge verkehren nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main wie häufig?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 19/6201 verwiesen.

3. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die in Medienberichten genannten Angaben mehrerer Lokführer zutreffend, dass neben ICE-1- und ICE-2-Zügen auch bei ICE-3-Zügen Buchholzrelais überbrückt wurden oder werden?

   Wenn nein, wie erklärt sich die Bahn die Angaben der Lokführer?

4. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Überbrückung von Buchholzrelais in ICE-3-Zügen in der Wartungsdokumentation aufgeführt?

   a) Wenn ja, in welchen ICE-3-Zügen ist in der Wartungsdokumentation eine Überbrückung vermerkt (bitte nach Datum, Zug und Wagen aufschlüsseln)?

   b) Wenn nein, warum nicht?

5. Auf welcher konkreten Grundlage basiert der Kenntnisstand der Bahn, dass eine Überbrückung bei ICE-3-Zügen nicht vorgekommen sei?

6. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung im verunfallten ICE 511 das Buchholzrelais überbrückt?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Überbrückung von Buchholzrelais in den Arbeitsanweisungen für die Wartung von ICE-3-Zügen tatsächlich nicht zulässig?

   a) Wenn ja, kann die Bahn definitiv ausschließen, dass es trotz nicht zugelassenem Überbrücken von Buchholzrelais nicht doch zu Überbrückungen kam und kommt?

   b) Wenn ja, welche dienstrechtlichen und gegebenenfalls strafrechtlichen Konsequenzen ergäben sich für wen, wenn das Buchholzrelais von ICE-3-Zügen dennoch überbrückt worden wäre oder werden würde?

Die Fragen 3 bis 6 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 19/6201 verwiesen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung das Sicherheitsrisiko der Überbrückung von Buchholzrelais jeweils bei Zügen der Typen ICE 1, ICE 2, ICE 3, ICE 4 und ICE T?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 6 und 7 auf Bundestagsdrucksache 19/6201 verwiesen.

9. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Einteilung der Notfallbezirke im Streckennetz der Bahn darauf geachtet, dass die Notfallmanager bei einem Notfall tatsächlich innerhalb von maximal 30 Minuten zur Verfügung stehen können?

   a) Wenn ja, warum traf der Notfallmanager erst 40 Minuten nach Alarmierung an der Brandstelle ein?

   b) Wenn nein, welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bahn, damit Notfallmanager tatsächlich innerhalb von maximal 30 Minuten zur Verfügung stehen?

10. Stand im betroffenen Notfallbezirk nach Kenntnis der Bundesregierung tatsächlich ein Notfallmanager „24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche“ (Deutsche Bahn AG: Mitwirkung bei Gefahrenabwehr: Das Notfallmanagement. 2010, S. 2) zur Verfügung?

    a) Wenn ja, mit welchen konkreten Maßnahmen gewährleistet die Bahn das beispielsweise im Verhinderungsfall des Notfallmanagers?

    b) Wenn nein, mit welchen konkreten Maßnahmen möchte die Bahn dies zukünftig sicherstellen?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 19/6201 verwiesen.

11. Mit welchen konkreten Maßnahmen hat die Bahn nach Kenntnis der Bundesregierung die Einsatzkräfte über Gefahrenquellen an Bord von ICE-Zügen aufgeklärt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/6201 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Plant die Bahn nach Kenntnis der Bundesregierung, Brandmelder auch in ICE-3-Zügen älterer Baureihen nachzurüsten?

    Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 18a bis 18c auf Bundestagsdrucksache 19/6201 verwiesen.

13. Plant die Deutsche Bahn nach Kenntnis der Bundesregierung Maßnahmen, um dafür zu sorgen, dass künftig in Störungsfällen die Oberleitung bei Bedarf schneller geerdet werden kann, z. B. durch Mitführen von Erdungsstangen in den Zügen und Schulung von mitfahrenden Mitarbeitern im Umgang damit?

14. Plant das Eisenbahn-Bundesamt, Vorschriften zu erlassen, um dafür zu sorgen, dass künftig in Störungsfällen die Oberleitung bei Bedarf schneller geerdet werden kann?

    Wenn ja, welche?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 10 und 11 auf Bundestagsdrucksache 19/6275 sowie zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/6201 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333